

Encartes
ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
encartesantropologicos@ciesas.edu.mx



Camargo Martínez, Abbdel; Porraz Gómez, Iván F.
Etnografía de la ruta migrante: los “caminantes” de la carretera costera de Chiapas, México
Encartes, vol. 8, núm. 15, marzo-agosto 2025, pp. 67-94
Enlace: https://encartes.mx/camargo-porraz-ruta-migrante-etnografia-chiapas
Abbdel Camargo, ORCID: https://orcid.org/0000-0002-8038-8089
Iván Porraz, ORCID: https://orcid.org/0000-0002-6424-5416
DOI: https://doi.org/10.29340/en.v8n15.401

Disponible en https://encartes.mx



DOSIER

ETNOGRAFÍA DE LA RUTA MIGRANTE: LOS "CAMINANTES" DE LA CARRETERA COSTERA DE CHIAPAS, MÉXICO

AN ETHNOGRAPHY OF THE MIGRANT ROUTE: LOS *CAMINANTES* ON THE COASTAL HIGHWAY OF CHIAPAS, MEXICO

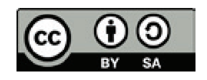
Abbdel Camargo Martínez*
Iván F. Porraz Gómez**

Resumen La experiencia migratoria de las personas en la región del Soconusco, Chiapas, es heterogénea. Algunos deciden esperar en la ciudad de Tapachula mientras realizan su solicitud de protección internacional y regulación migratoria, otros avanzan sobre la carretera costera bajo el inclemente clima de la región, los asedios de la policía estatal, la Guardia Nacional, agentes del Instituto Nacional de Migración (INM), fiscalías y actores no estatales. El escenario cambia constantemente. El presente artículo analiza a esos "caminantes", sus formas de tránsito, el papel de la información y la experiencia acumulada en los trayectos que servirán como ejes orientativos para los "otros". También se presenta la economía migratoria que emerge a partir de la presencia de estos grupos de personas migrantes en la región. El texto se sustenta sobre el registro etnográfico y con entrevistas realizadas a los "caminantes" y habitantes locales, en un trayecto que va desde el río Suchiate hasta Arriaga, en el estado de Chiapas, en observaciones escalonadas en los años de 2022 a inicios de 2024.

Palabras claves: etnografía, migración en tránsito, caminantes, frontera sur de México, movilidad humana.

* Secretaría de Ciencias, Humanidades, Tecnología e Innovación; El Colegio de la Frontera Sur, México.
** El Colegio de la Frontera Sur, México.

ISSN 2594-2999, Bajo licencia Creative Commons
Encartes 15 • marzo-agosto 2025, pp. 67-94
Recepción: 29 de febrero de 2024 • Aceptación: 2 de septiembre de 2024
https://encartes.mx





AN ETHNOGRAPHY OF THE MIGRANT ROUTE: LOS *CAMINANTES* ON THE COASTAL HIGHWAY OF CHIAPAS, MEXICO

Abstract: Every immigrant arriving to the Soconusco region of Chiapas, Mexico, has a different experience. While some decide to wait in the city of Tapachula while they file a petition for asylum or refugee status, others advance on foot down the coastal highway, where they face inclement weather and harassment by state police, National Guard, agents from the National Migration Institute, prosecutors, and non-state actors. The situation is constantly evolving. This article analyzes these *caminantes*, the types of transit they choose, the role of information, and the experience they accumulate on their journey that will serve as a guide for "others." The migration economy that has sprung up around these migrant routes through the region is another focus of the article. The findings stem from ethnographic observation and interviews with the caminantes and local residents completed from 2022 to the beginning of 2024 in an area extending from the Suchiate River to Arriaga in the state of Chiapas.

Keywords: ethnography, migration in transit, caminantes, southern border of Mexico, human mobility.

PÓRTICO

Las movilidades humanas –suele obviarse– requieren para su funcionamiento y dinamismo de los sistemas de comunicación e infraestructura de transporte en los territorios de desplazamiento: ya sea a pie, en lancha, ferrocarril, vía aérea o algún transporte público o privado, la infraestructura de comunicaciones se vincula a su vez a los procesos de movilidad poblacional. Aunque esta relación resulte obvia, no es superfluo el análisis que se realice de la infraestructura de movilidad que se despliega e implementa por parte de los flujos poblacionales en territorios específicos, pues los sistemas de comunicación e infraestructura existentes determinan y condicionan los ritmos y tiempos en que las personas realizan sus movimientos migratorios.

Debido a su mediatización, la imagen más recurrente de la movilidad de las personas migrantes en el orbe se basa en cayucos y balsas que utilizan las personas en el Mediterráneo para intentar alcanzar las puertas de la Europa peninsular, o los viajes en tren que realizaron los grupos de centroamericanos montados en el lomo del tren –la Bestia– o más recientemente aquellas estrategias colectivas de movilidad en caravanas por las que transitaban las personas a pie por las carreteras del sur y del centro de México, así como las aglomeraciones de cientos de personas bañadas en humedad y lodo que

atravesaban la selva del Darién en la frontera entre Colombia y Panamá. El andar, el ir y el venir, la espera, el avance o el retroceso son parte de los ritmos y patrones migratorios, y estos se realizan andando o sobre algún medio de transporte disponible en los lugares donde las personas y grupos se encuentren. Su uso dependerá de múltiples circunstancias y contextos: solvencia económica, origen nacional, densidad de la red de apoyo, información, política migratoria e, incluso, la condición climática. Así, los medios de transporte podrán usarse de forma mixta, alternándose entre el avanzar a pie y habilitar la infraestructura de comunicación que el contexto indique.

La construcción y habilitación de la infraestructura de movilidad en los territorios tienen por función comunicar y acercar regiones y personas que lo habitan o circundan; además, orientan las dinámicas comerciales y establecen los vínculos de los mercados regionales con los circuitos comerciales transnacionales y globales. Así pues, su función va del intercambio comercial a la dinámica social. Las vías de comunicación facilitan los sistemas de relaciones que se van creando en los territorios y tratan de favorecer la conexión entre distintos puntos que son geográficamente distantes. El tendido de vías férreas, carreteras o rutas marinas y aéreas establece las formas de conectar regiones, dinamizar las economías y acercar poblaciones. Sobre estos mismos sistemas se desarrollan las rutas migratorias contemporáneas.

Este *andar el mundo* se ha hecho mayormente a pie o alternando medios de transporte sobre rutas específicas. En ello se va articulando una experiencia del territorio vivido y una memoria del *saber estar* en los diversos lugares. ¿Cómo se establece esta necesidad de andar a pie en los territorios de tránsito? ¿Es una estrategia de las personas o es un mecanismo obligado por la gobernanza migratoria en los países? ¿Qué experiencia e información se acumula en este recorrido que se va alternando entre andar a pie y utilizar los diversos medios de movilidad existentes en el entorno? ¿Qué efecto tiene el andar de las personas en los territorios por donde caminan? En las movilidades humanas contemporáneas –de amplitud continental– nos interesa resaltar la transmisión de experiencia del trayecto con los efectos que la circulación de las personas tiene sobre los territorios en procesos espaciales y temporales específicos.

Dado que la información y la experiencia son fundamentales para el desarrollo y consolidación de los procesos migratorios, retomamos la experiencia del grupo de personas de origen venezolano que ha emigrado hacia Colombia, que implementó el andar a pie para llevar a cabo su trán-



sito migratorio en esa región. Esa misma modalidad de desplazamiento ha sido replicada en otras etapas del trayecto y en otras geografías, donde se ha compartido información con otros contingentes poblacionales de muy diversas nacionalidades y experiencias; para ello, presentamos una serie de viñetas etnográficas respecto a los procesos de movilidad poblacional que realizan los contingentes no documentados en el corredor migratorio de la región del Soconusco.[1] Nos centramos en este espacio para analizar la vinculación de la experiencia de las personas en el reconocimiento del territorio andado, quienes, a pie, establecen la construcción de rutas, orientan a otras personas y, en ese andar, dinamizan las economías locales. Nos centramos en este entorno *fronterizado* para establecer cómo la experiencia de trayecto de los contingentes poblacionales –en primera instancia los de origen venezolano– va derivando en un cúmulo de información que servirá a otros grupos nacionales –y en otros territorios– para continuar el recorrido por el sistema migratorio americano.

El documento en un primer momento se ocupa de mostrar la experiencia de las y los "caminantes" en la frontera colombo-venezolana; enseguida analizamos cómo esta práctica se fue implementado en el espacio fronterizo Chiapas-Guatemala por población venezolana y hondureña sobre la carretera costera del Soconusco, donde se fueron uniendo otras nacionalidades; continuamos con un acercamiento a las dinámicas locales que se fueron activando, entre las que resaltan los controles fronterizos, la transmisión de información entre las comunidades migrantes y la economía local que se activó alrededor de esta movilidad de manera temporal. El artículo cierra con algunas conclusiones generales.

Los caminantes en la frontera colombo-venezolana

La migración venezolana es una de las más importantes de Latinoamérica en la actualidad; según datos del Alto Comisionado de las Naciones Uni-

[1] Las cifras nos dicen que el volumen más notorio es el de solicitantes de protección internacional en las oficinas de la Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (COMAR), en la ciudad de Tapachula, que representa alrededor del 65% de solicitantes en el país. Por otro lado, el municipio de Tapachula concentra la mayor parte de la inmigración de esta región (60% o 21.9 mil inmigrantes), volumen que a su vez constituye cerca de la quinta parte de la inmigración en la frontera sur del país (19%) (Rojas y Ángeles, 2023).



das para los Refugiados (ACNUR) y de la Organización Internacional para las Migraciones (OIM), hasta noviembre de 2022 más de 7.13 millones de personas han salido de Venezuela y 80% de ellas se encuentran en distintos países de América Latina: "en el 2023 se llegó a más 8 millones. El caso de la migración venezolana actual representa la mayor movilidad forzada en la historia de la región" (Albornoz-Arias y Santafé-Rojas, 2022).

Este panorama nos sitúa en numerosas historias, sueños y complejidades de esta población. Una de ellas fue el desplazamiento vía terrestre desde sus lugares de origen a distintos puntos del territorio, sobre todo hacia el vecino país, Colombia[2] (Albornoz-Arias, Santafé-Rojas, 2022). Según Lady Yunek Vargas León, a esta práctica le denominaron "caminantes", "personas migrantes y refugiadas que hacen su viaje parcial o totalmente a pie. El término se comenzó a usar en el año 2018, cuando fue más visible el fenómeno de venezolanos caminando dentro del país desde su punto de origen hacia las fronteras con Colombia" (2023: 68).

Los llamados caminantes en el norte de Santander,[3] Colombia, al igual que las llamadas caravanas en el sur de México constituyeron un movimiento en el que se pusieron en juego narrativas, experiencias e imaginarios tanto de las personas que transitaban, como de aquellas que veían con sorpresa su trasegar por los territorios. En este sentido, Octavio, integrante del equipo de Ayuda en Acción, organización que apoya a las y los migrantes venezolanos en tránsito nos comentó:

> Los llamados caminantes, que para algunos es despectivo en la región, comenzaron a tener fuerza en el 2018. Hay que recordar que en ese momento estaba cerrado el puente Simón Bolívar de estos dos países; mucha gente

[2] En febrero de 2022 se identificaron 2.5 millones de venezolanos y venezolanas, según el Grupo Interagencial sobre Flujos Migratorios Mixtos (GIFMM). Aunque la cifra ha tenido variaciones en los últimos meses, se sigue manteniendo un alto porcentaje de población en ciudades como Bogotá, Medellín, entre otras.

[3] Hacia el suroeste de Venezuela y el noreste de Colombia se encuentra la región andina, con vecindad a los llanos colombianos, tradicionalmente con un dinámico comercio por el aislamiento que mostraban con las ciudades capitales de ambos países y posteriormente por un crecimiento exponencial de un intercambio comercial de productos registrados, pero también por el contrabando que ha delineado la vida de generaciones de habitantes de la frontera (Morffe, 2022: 27).



> pasaba por las llamadas trochas, que son esos pasos de extravío, algunos son controlados por la guerrilla, algunos más por grupos paramilitares y otros grupos. Lo que se comenzó a ver es que la crisis en Venezuela se agudizó, ingresaban muchas familias enteras, jóvenes y niños, por lo que se crearon algunos puntos de atención en la ruta de caminantes para refugiados y migrantes, se habilitaron algunos refugios para brindarles alimentos, atención médica y también información sobre el clima y el territorio. La ruta es de difícil acceso por el tema de clima, porque comenzaban algunos secuestros de migrantes o para llevarlos al trabajo forzado, había muchas necesidades y por eso también nos comenzamos a organizar para brindarles apoyo a lo largo de esta ruta; si bien los caminantes ya no son tantos como antes, siguen teniendo presencia en este espacio (Comunicación personal, Los Patios, Colombia, enero de 2024).

La solidaridad y la xenofobia se han hecho presentes por igual con estas poblaciones. Por un lado, la atención de organismos internacionales, organizaciones no gubernamentales, asociaciones civiles y religiosas fueron importantes para atender a las personas; sin embargo, algunos medios de comunicación se constituyeron como dispositivos estratégicos para la socialización de un imaginario colectivo del miedo hacia los migrantes venezolanos en su confrontación con la sociedad local y fronteriza, una fotografía que parece repetirse en esta y varias fronteras del mundo. Sobre ello nos comentó un habitante local de Cúcuta:

> Ahora está más tranquilo acá, hay venezolanos, pero no como entre 2018 y 2021, eso ya parecía más gente de Venezuela que de Cúcuta; yo vi que se incrementó más la inseguridad, la prostitución, hasta el comercio en la calle de ellos, es que se organizan bien y luego son violentos. Nosotros decimos que el colombiano amenaza, pero esta gente si lo mata a uno, pero como en todo hay gente buena y mala, era toche en esos años (Comunicación personal, Cúcuta, Colombia, enero de 2024).

Otro más nos comentaba:

> La crisis de Venezuela ha traído mucha gente; antes, el venezolano venía más a comprar, gastaba acá su dinero, cuando estaba la situación mejor allá, porque siempre han venido a Cúcuta, pero desde que está Maduro la crisis

> está mal. Por eso llega mucha gente acá y muchos otros se van para Bogotá, Bucaramanga y otros lugares. A veces no quieren mucho al venezolano en ciertos lugares, es que es muy conflictivo, dicen algunos que Maduro sacó de la cárcel a varios delincuentes; imagínese la población que viene, yo creo que esa es la que sube rumbo a México y quiere ir a Estados Unidos, porque muchos ya se han ido para allá (Comunicación personal, Cúcuta, Colombia, enero de 2024).

El miedo en la sociedad nos lleva a la búsqueda de culpables y productores del mal que viene construyéndose como una tarea de autoridades y medios de comunicación, que se constriñe al atacar los peligros de la seguridad personal desde el ámbito de la política de vida operada y administrada a nivel individual (Bauman, 2013: 13).



Imagen 1
Muelle de embarque hacia el Darién en Necoclí, Colombia
Fuente: Alberto Hernández, 2024.

Las mujeres venezolanas también han sido sexualizadas y racializadas desde el espacio local. Los cuerpos de las mujeres migrantes frente a la sociedad receptora han sido sexualizados y cosificados por ser considerados como "territorios sin derechos" (Téllez, 2023: 127). Las prácticas y sensibilidades de la mayoría de la población migrante en las ciudades de frontera, que son propias de las vivencias en movimiento, nucleadas



por fracturas, discontinuidades y relaciones de disyunción que definen el mundo global como un mundo de flujos (Appadurai, 1999), irrumpen las regularidades espaciales y temporales de la ciudad. Lo anterior es corolario de la acumulación global por desposesión (Harvey, 2005) y del fortalecimiento del Estado neoliberal que aumentó el desencanto democrático, generó múltiples formas de violencia y detonó las migraciones y los desplazamientos forzados en el mundo. Esta situación se incrementó a partir de la lucha contra el terrorismo del año 2001 por parte de Estados Unidos y de la externalización de las fronteras en diversas partes del orbe que llevó a la criminalización y racialización de las personas migrantes, refugiadas y desplazadas. Es principalmente en los países de renta alta del norte global donde se actualizan los discursos mediáticos y políticos, escalando en contenido y agresión y estableciendo una gobernanza para el control global de las fronteras y las poblaciones.

En este entorno, las personas migrantes y aquellas con necesidades de protección internacional fueron articulando otros territorios y formas de desplazamiento. Las y los llamados caminantes poco a poco fueron abriendo otras travesías en Colombia y varios países de Sudamérica (Perú, Chile, Argentina, Brasil, entre otros), pero también comenzaron a cruzar el llamado Tapón del Darién, a caminar por Centroamérica y a llegar al sur de México, sobre todo durante la pandemia y pospandemia.[4]

Así, con la implementación de políticas migratorias más restrictivas en los países, el cierre de fronteras y la crisis inducida del sistema de refugio en la región, los grupos de personas migrantes y solicitantes de refugio pusieron en marcha estrategias de desplazamiento más acordes con su realidad. Ante la falta de recursos económicos y la implementación de estrategias estatales de control que desgastaron a las poblaciones al ampliar los tiempos de documentación, las personas comenzaron a andar los territorios, a caminar en grupos, a rodear los espacios de control implementados y a generar un acervo de información, que era compartido entre los diversos grupos. La experiencia es acumulativa, aunque debe ser adaptable al contexto particular. El andar por la ruta migratoria del

[4] El periodo de 2020 a 2022, durante y después de la pandemia por covid-19, es el momento en el que la migración indocumentada venezolana se vuelve más visible en Centroamérica y México, como consecuencia de la resolución de diversos gobiernos de la región de exigir visa para las personas de nacionalidad venezolana (Vargas, 2023: 64).

Darién se puede diferenciar del desplazamiento realizado en los países de Centroamérica y sur de México en términos de riesgo y opciones de movilidad. Caminar la selva supone mayores riesgos que hacerlo sobre el asfalto o contar con la opción de tomar algún transporte motorizado.

Las experiencias de este andar de las y los caminantes venezolanos y de otras regiones se registraron en varios puntos de Centroamérica, pero en la zona fronteriza de Tapachula, en la zona costa del estado de Chiapas, se hicieron visibles en su andar sobre la carretera costera de la región del Soconusco. Pequeños grupos de población venezolana y hondureña se fueron organizando para realizar la marcha por la carretera, a la cual se fueron sumando otras poblaciones de diversos orígenes nacionales –asiáticos, africanos, personas del Caribe–, quienes comenzaron a andar en fila sobre el asfalto, "bordeando" los controles migratorios y articulando un movimiento de personas que se movilizan a pie por diversas regiones y países.

Los caminantes en la frontera México-Guatemala

La pandemia por el virus SARS-CoV-2 definió un ritmo de desplazamiento y reestructuró las rutas y los flujos migratorios por el continente a través de la instauración de lo que llamamos como Gobierno Pandémico de las Migraciones (Garrapa y Camargo, 2021). Con ello se endureció el control de las fronteras, con cierres inmediatos y la implementación de medidas de contención y represión: se cancelaron o detuvieron los procesos de regulación migratoria, del sistema de asilo y del sistema de protección internacional; se incrementaron los procesos de detención y deportación de las poblaciones; se debilitaron los sistemas de protección de los derechos humanos y de atención a personas en tránsito, como albergues u organizaciones solidarias. También las redes de intermediación vía "coyotes" incrementaron su presencia[5] por los diversos espacios del recorrido migratorio hacia Estados Unidos o Canadá, para cruzar la selva del Darién entre Colombia y Panamá, pasar por Centroamérica y llegar a la frontera norte de México.

[5] Algunos de ellos se anuncian en grupos de redes sociales (Facebook, Instagram, entre otros) para ofrecer su servicio y otros más se contactan desde el lugar de origen (Diario de campo, 2022).





En Chiapas, la zona del Soconusco, así como la zona de Tenosique, en el estado de Tabasco, son pasos obligados para las personas migrantes que ingresan por la zona sur del país. En dicha zona se ubican sistemas de transporte y medios de comunicación que facilitan la conexión de México con Centroamérica, y se configura una de las rutas migratorias con mayor dinamismo en todo el orbe.

Entre 2021 y 2022 la migración venezolana se hizo más presente en Tapachula, las cifras de la Comisión Mexicana de Ayuda a Refugiados (COMAR) reportaba que estaban entre las primeras cinco nacionalidades que comenzaban el proceso de solicitud de refugio en dicha ciudad. Esta población fue teniendo más presencia en el espacio público: algunos vendían dulces, otros se dedicaron a limpiar parabrisas de los autos en diversos puntos de la ciudad, mientras que algunos pedían alguna moneda en el parque Miguel Hidalgo y en el parque Bicentenario en el centro de la ciudad. Muchos de ellos portaban la bandera de su país y en algunos cartones escribían mensajes en los que solicitaban ayuda a la población local. Una gran mayoría de las personas de origen venezolano no contaba con recursos para hospedarse en la ciudad o comprar alimentos, por lo que algunos buscaron refugio en albergues, mientras que otros pernoctaban en algunos espacios públicos del núcleo urbano. Por las noches montaban sus tiendas de campaña en parques y calles aledañas al centro de la ciudad o se les veía descansar sobre cartones bajo algún techo o a las afueras de algunos locales comerciales.

Esta situación fue muy similar años antes en la frontera colombo-venezolana, "los caminantes necesitan asistencia principalmente para alimentos, transporte y hospedaje simultáneamente, 100% de los caminantes requieren ayuda para poder comer" (Mazuera-Arias, Albornoz-Arias y Morffe Peraza, 2022). Otra situación que dificulta a muchos iniciar el proceso ante COMAR fue la falta de documentos personales, pues algunos señalaban que solo tenían la cédula de identificación o una copia. La situación migratoria de la mayoría de los caminantes al cruzar la frontera será irregular, debido a que el 98% no tiene pasaporte (Mazuera-Arias, Albornoz-Arias y Morffe Peraza, 2022).

En el primer semestre de 2022 se observó un aumento considerable de la presencia de población venezolana que cruzaba por el río Suchiate en la frontera entre México y Guatemala, en la zona costa. Mientras algunos avanzaron poco a poco hacia la ciudad de Tapachula, otros más

decidieron acampar y esperar a que las autoridades migratorias –asentadas en ese municipio fronterizo– los apoyaran con una documentación más expedita o fueran trasladados a otros espacios para continuar su viaje o con su proceso de regulación migratoria. La ciudad de Tuxtla Gutiérrez –capital del estado– fue un espacio que se habilitó para trasladar a la población a fin de "desazolvar" la ciudad fronteriza y que iniciaran sus trámites migratorios en otro lugar.



Imagen 2
Migrantes venezolanos acampando en las orillas del Suchiate
Fuente: Iván Francisco Porraz, 2022.

La situación de espera en la ribera del río Suchiate y en la ciudad de Tapachula fue desbordando la paciencia y capacidad de espera de las poblaciones. La implementación de una política de desgaste por parte de las autoridades, debido a las largas esperas que podían tomar meses en el procesamiento de los trámites migratorios o de solicitud de refugio, impulsó a las poblaciones, ya no solo venezolanas sino de diversas partes del orbe, a implementar otras formas de movilidad. Caminar los territorios fue la opción disponible para una gran mayoría de migrantes venezolanos y centroamericanos que no contaban con recursos económicos para continuar el trayecto o para contratar a un intermediario, así que la estrategia de caminar en pequeños grupos por las carreteras del Soconusco fue emergiendo de forma paulatina. Sobre ello nos comenta Juan, migrante originario de Aragua, Venezuela:

> Yo vengo con mi familia, mi esposa y tengo cuatro hijos; nosotros estamos esperando que nos trasladen en unos buses, eso dijo el guardia de Migración, pero llevamos cuatro días acá y nada. Parece que quieren dinero,



> porque a veces vienen los haitianos y de otras nacionalidades y los llevan a ellos primero y a nosotros nos dejan de nuevo acá. Usted puede ver que somos varios, hay una lista de espera que nos fuimos anotando, pero no la respeta nadie, no sabemos cuándo nos muevan de este lugar, no tenemos dinero, salimos a pedir a las calles para poder sobrevivir. El problema son los niños porque no siempre comen, el calor acá es fuerte y la condiciones no son buenas acá, por eso veo que los chamos[6] que vienen solos están caminando para ir avanzando (Suchiate, Chiapas, abril de 2022).

El desgaste y la burocracia en los trámites de las y los solicitantes de la condición de refugio de la población que iba llegando al Suchiate era evidente. Los grupos de migrantes más jóvenes decidieron salir con rumbo a Tapachula, donde se fueron integrando las familias, y se les comenzó a ver avanzando sobre la carretera de Ciudad Hidalgo, pernoctar en Tapachula y continuar hacia el municipio de Huixtla. Sobre ello un habitante nos comenta:

> En la carretera se comenzó a ver a muchos jóvenes que caminaban, al principio los detenían en el retén que está por el puente, saliendo de Ciudad Hidalgo, pero después ya no les dijeron nada, pasaban y pasaban en varios grupos. Algunos agarraban el transporte que va a Tapachula, pero ahí sí los bajaba Migración en los retenes; se veía que lo que querían era que caminaran, yo me daba cuenta de eso. La verdad sí a veces dolía el alma ver a las mujeres avanzando en ese sol y con sus maletas y los niños, porque el calor sí está fuerte. Yo creo que hasta Tapachula se llevaba como tres o cuatro horas, pero la verdad se veía siempre mucha gente en la carretera. Al principio algunos les dábamos "raite", pero como cuando fueron las caravanas nos dijeron que mejor no, porque nos pueden acusar de ser de alguna red de "polleros". Así por eso mucha gente no les daba su aventón (Comunicación personal, Jesús, habitante Ciudad Hidalgo, mayo de 2023).

En la ruta costera de la región del Soconusco son dos los caminos principales que conectan con las vías de Guatemala, la zona del suroccidente, la desembocadura en el río Suchiate y su continuidad en tierra mexicana. Las carreteras que continúan en los dos pasos fronterizos (ofi-

[6] Referido a niño o adolescente en Venezuela.

ciales) que comunican la frontera de Talismán-El Carmen y la frontera de Tecún Umán-Ciudad Hidalgo se vinculan por los puentes fronterizos Rodolfo Robles de Ciudad Hidalgo y El Carmen, respectivamente. En ambos casos, el sistema aduanal bordea el cauce del río Suchiate. Aquí, la continuidad de la carretera se topa con la infraestructura aduanal que limita el fluir de personas, autos y mercancías, por lo que el paso formal se complementa con los pasos informales donde es necesario alternar los medios de transporte. El paso formal se puede cruzar a pie, en bicicleta, motocicleta o vehículo automotor. Su cruce dependerá de la reglamentación y documentación que se tenga, por lo que los flujos poblacionales no documentados no atraviesan los confines fronterizos por estos lugares formales y, más bien, se ciñen a las dinámicas de los pasos informales que "bordean", conviven y se relacionan con los pasos formales. En este caso, para cruzar la ribera de ese río fronterizo se alternan entre el andar caminando y el cruzar el afluente por medio de balsas o una tirolesa que permite transitar por arriba de la frontera. Lo importante –dicen las personas migrantes– es no perder la ruta y seguir avanzando.

Quizá pocas son las certezas que tienen las personas migrantes a la hora de enfilar su camino por los territorios migratorios y, aunque no tengan tanta información sobre los lugares, ni certeza de las trayectorias, medios de transporte o sus costos, se establece un sentido de orientación basado en la experiencia de otros migrantes quienes delinean rutas, costos y formas de desplazamiento. El "mapa son los otros", sentencian Rodrigo Parrini y Edith Flores (2018), para establecer cómo los migrantes elaboran una serie de mapeos –escritos y orales– que se expresan en la experiencia de transitar los territorios y que sirven como sistemas de orientación para otros contingentes que vienen "atrás". El mapeo migrante establece un núcleo de información útil para llevar a cabo el desplazamiento migrante, disminuir costos y ampliar las posibilidades de éxito. Es una estrategia que aminora el riesgo. A modo de ejemplo, en 2023 encontramos en un grupo de Facebook el siguiente mapeo escrito que articuló a la diáspora cubana que transitaba por la carretera del Soconusco.

Los flujos migratorios siempre son imprevisibles, llenos de contingencias, que hacen que se suspendan, se activen, se aceleren o se retraigan. A veces ocurren cargados de fervor y son sumamente visibles debido a su carga mediática, pero la mayoría de las veces son más bien discretos,



1) Tapachula-Huixtla
3 retenes de migración
Valor 25 pesos
1 hora de carretera
45 kilómetros

2) Huixtla-Escuintla
2 retenes de migración y ejército
Valor 30 pesos
40 minutos de carretera
50 kilómetros

3) Escuintla-Mapastepec
1 reten de migración
Valor 35 pesos
35 minutos
30 kilómetros

4) Mapastepec-Pijijiapan
1 reten
Valor 45 pesos
1 hora de camino
58 kilómetros

5) Pijijiapan-Tonalá
1 reten
Valor 55 pesos
1 hora y media de camino
80 kilómetros

6) Tonalá-Arriaga
0 retenes
Valor 30 pesos
30 minutos
25 kilómetros

7) Arriaga San Pedro
3 retenes
INCA combi te lleva de camino en camino
Hay motos que te bordean

8) Col. Emiliano Zapata-Juchitán
3 retenes
Valor 104 pesos
2 horas y media
149 kilómetros
Agarrar el Bus del Sur

9) Juchitán-Tehuantepec
0 retenes
Valor 32 pesos
40 minutos
25 kilómetros

10) Tehuantepec-Oaxaca
0 retenes
Valor 200 pesos
6 horas
248 kilómetros

Gráfico 1
Mapeo migrante en la ruta del Soconusco-Oaxaca, 2023
Fuente: Elaboración propia con base en información obtenida de un grupo de personas migrantes en Facebook.

de sentido sobrio y por su cualidad –de no documentación– tratan de permanecer en el anonimato para eludir la presencia estatal. Aquí es vital la información que sirve como brújula orientativa sobre el estado del camino, por lo que lugar, riesgos, costos y formas de traslado son vitales en el trayecto. También lo son los actores que facilitan o limitan el movimiento. En los circuitos migratorios se conectan al menos cuatro actores que de una u otra forma interactúan y se interrelacionan: las personas migrantes, los agentes estatales, los agentes de intermediación y las poblaciones locales. Dicha red se dinamiza sobre la infraestructura establecida en los territorios de tránsito, pero también ocurre que, en momentos contingentes, se exploran otras rutas y se habilitan otros caminos, que generan nuevos patrones sobre vías alternas. Es por ello que las variables de tiempo y lugar son vitales en la constitución de los flujos y patrones migratorios contemporáneos.

Rutas, caminos y controles del tránsito migratorio por el Soconusco

Los llamados "caminantes" hacen un reconocimiento del territorio y establecen una relación basada en la experiencia con él. A su vez, esta experiencia se convertirá en información útil para otras personas y grupos que andarán por los caminos. Esta experiencia servirá para sortear los diversos obstáculos que se encuentran, entre ellos la red de control y administración de los flujos poblacionales por parte del Estado. La densidad de las formas de control del fenómeno migratorio en el continente ha ido en aumento en los últimos años. En el estado de Chiapas, a los puntos de control fijos se han ido sumando una red de puestos semifijos y móviles en los que actúan diversos actores estatales como el Instituto Nacional de Migración (INM), la Guardia Nacional (GN), policía fronteriza y personal de las fiscalías estatal y federal. En ese andar por los territorios, la alternancia entre medios de transporte y el andar a pie es parte de las estrategias implementadas por los grupos en movimiento para continuar el recorrido y suponen una respuesta a las dinámicas de control y disuasión que enfrentan los grupos de personas migrantes en los territorios (véase Mapa 1).

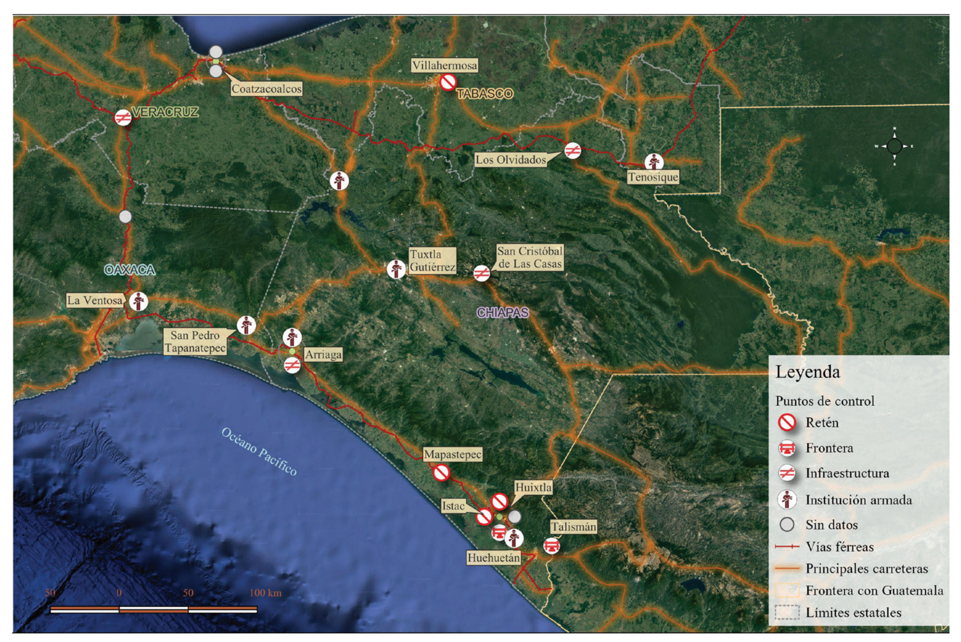
Cruce de frontera: caminar sobre el río

El mes de enero es aún la época de estiaje en la región, por lo que ríos y recodos que desembocan en el océano Pacífico se encuentran en sus niveles más bajos. Ello tiene implicaciones en el cruce fronterizo. Toda frontera es factible de ser transgredida y tiene además un carácter en constante transformación, de ahí que dentro de su "naturaleza" se exalte su cualidad dinámica y flexible. En este tiempo es factible, por ejemplo, realizar el cruce del río Suchiate a pie. Las balsas siguen operando, pero de diferente manera, pues el paisaje hídrico se ve trastocado con la habilitación de recodos en el cauce de la ribera, donde se canaliza el agua a lugares específicos por los que puedan seguir transitando las balsas, y secando otras partes cuyo nivel es tan bajo que es posible hacerlo a pie. Ello no implica que el costo del cruce no tenga que realizarse necesariamente, pero sí es posible realizar el cruce ya sea en balsa o andando a pie.

Una vez en Ciudad Hidalgo se presentan tres posibilidades para continuar el camino hacia el centro urbano de Tapachula: una primera vía implica tomar los taxis colectivos que se trasladan hacia la ciudad, lo que







Mapa 1
Principales centros de control a población migrante en la fronter sur de Mexico
Fuente: Principales carreteras/Natural Earth, Vías férreas/Geocomunes, Límites/Marco geoestadístico Nacional del INEGI, Centros de ayuda identificados en trabajo de campo del equipo Mexus en junio de 2022.
Elaboró: Gabriela Fenner, 2023.

exige ir en pausas, pues en los tramos donde se ubican los puestos de control migratorio hay que descender de la unidad previamente y "bordearlos" a pie sobre caminos de terracería hasta retomar contacto con la carretera. Los puestos de control ubicados en Metapa y en el punto conocido como El Manguito son fijos y se tienen que rodear. En ocasiones aparecerán más puestos móviles a lo largo del camino como una forma de desincentivar los trayectos de las personas en movimiento, lo que va agotando los recursos económicos y la energía del cuerpo. Logísticamente se pueden articular una o dos unidades colectivas para que la primera baje a los pasajeros, mientras que la otra esperará un tiempo razonable en que las personas bordean el puesto de control para, una vez librado el espacio de control, pueda subirlos nuevamente y seguir hacia Tapachula. Para el caso, el pago y el avance se va realizando por tramos. Esta operación se puede repetir de acuerdo con el número de puestos de control "activos"



Imagen 3
Varadas en Ciudad Hidalgo, Chiapas
Fuente: América Navarro, 2023.

que se encuentren instalados sobre la carretera. Una segunda vía consiste en seguir las instrucciones del "guía", quien puede articular y gestionar a una serie de personas que utilizan sus autos particulares para trasladar a las personas migrantes por diversos caminos. En este caso el precio es más elevado que el que se usa en los taxis colectivos, pero les evita el "bordear" a pie los puestos de control, ya que, más bien, son los propios autos los que se desvían por caminos vecinales o por los diversos poblados hasta arribar a la ciudad. Una tercera vía implica ponerse en marcha y andar a pie sobre la carretera. Esta vía implica el ahorro de recursos monetarios; sin embargo, el desgaste del cuerpo debido a las altas temperaturas que se viven sobre el asfalto puede tener consecuencias para la salud y economía energética del cuerpo.

Hay que señalar que estas tres formas de traslado no son excluyentes y pueden incluso complementarse entre sí. Su uso dependerá de los recursos con que se cuentan, de la densidad y presencia de los cuerpos gubernamentales en las rutas o los arreglos que se realicen con los actores de intermediación que se entrelazan en el camino. Una vez en Tapachula, vendrá un periodo de descanso donde recuperar fuerzas, obtener más información y articular la red de respaldo y de intermediación que posibilitará continuar en el camino.





Imagen 4
Un grupo de migrantes desciende de un transporte colectivo para rodear un puesto de control en el tramo de Huixtla
Fuente: Abbdel Camargo, 2023.

Imagen 5
Un grupo de personas se sube a un auto particular que las trasladará un tramo sobre la carretera costera de Chiapas
Fuente: Abbdel Camargo, 2024.

Caminar y "bordear" los puestos de control

El Soconusco se caracteriza por tener un ambiente tropical con altas temperaturas. Aquí, el tener una estrategia de desplazamiento resulta importante para garantizar que la economía del cuerpo no sufra un desgaste excesivo. Por ello es importante comenzar a caminar cuando aún no amanece y el sol no ha despuntado. Al salir de Tapachula, se ubica el puesto de control migratorio en el puente que se conoce como Viva México. Dicho puesto fue durante un buen tiempo un espacio de control y contención de los flujos migratorios que, al estar dentro de la ciudad, era factible el tener autobuses diversos que se llenaban con poblaciones que eran canalizadas a la Estación Migratoria Siglo XXI dentro de la misma ciudad.

A partir de 2023, hemos detectado que paulatinamente se ha instalado una serie de puestos móviles o semifijos a lo largo de la carretera costera que tienen como función disuadir –mas no detener– la conformación de grupos numerosos que avancen por los caminos. Se establece de este modo una política de desgaste de la energía corporal y económica de las personas, quienes, conforme su cansancio y enfermedades acumuladas,

van minando su voluntad y se apuesta a que puedan por sí mismas desistir de su intento de continuar el camino.

En los hechos se observan a grupos pequeños de conjuntos familiares o nacionales, así como de contingentes que, basados en la confianza y el acompañamiento a lo largo del camino, se van articulando en los territorios. Se les ve caminando en fila, solo con algunas pertenencias que tendrán que cargar o arrastrar y haciendo pausas y descansos bajo la sombra de los árboles o en algún techado de los poblados por los que transitan.



Imagen 6
Un grupo de personas provenientes de África camina sobre la carretera costera del Soconusco
Fuente: Abbdel Camargo, 2024.



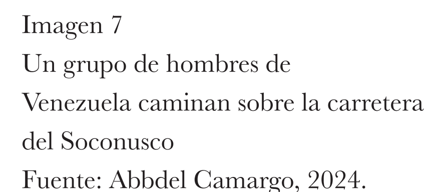


Imagen 7
Un grupo de hombres de Venezuela caminan sobre la carretera del Soconusco
Fuente: Abbdel Camargo, 2024.

En el mes de enero de 2024, la alternancia entre caminar y usar algún medio de transporte automotor se mantuvo. Por lo que el traslado por tramos –a pie y en moto– seguía activo. El costo de ese traslado variaba, pero en promedio se cobraban 200 pesos por persona en un recorrido de apenas unos kilómetros. Hay que señalar que en ese momento la presencia del contingente proveniente de África era el flujo más visible y eran ellos quienes mayormente estaban haciendo uso de esta forma de movilizarse,



aunque los grupos de "caminantes" se lograban conformar de nacionalidades mixtas. Articuladas con un mismo propósito –continuar la ruta migratoria hacia el norte–, la información de los obstáculos en el recorrido, dónde descansar, alimentarse o usar sanitarios, se distribuía en diversas redes sociales o se intercambiaba de forma oral. En tanto recurso de enorme valía, dicha información se iba traduciendo a los diversos idiomas que los grupos y nacionalidades dominaban.

En este andar algunos pobladores locales vieron la posibilidad de hacer desplazamientos cortos en motocicletas propias y cobraban a las personas por "avanzarlos" en tramos escalonados, limitados siempre por los espacios de control estatal. Para ello, algunos pobladores incluso compraron más motos al detonarse una economía migrante que estimuló los ingresos locales.



Imagen 8
Un grupo de caminantes de origen africano negocia el monto de traslado con un grupo de motociclistas en la carretera costera de Chiapas
Fuente: Abbdel Camargo, 2024.

Queremos hacer hincapié en que lo que caracteriza este momento del trayecto migratorio fue la utilización de vías secundarias y caminos vecinales para continuar el recorrido. Caminar por "el monte" –como mencionó la gente– fue la estrategia implementada por las personas, quienes, por la intimidación que padecían por parte de los agentes estatales, se vieron en la necesidad de utilizar vías alternas, que debido a su clandestinidad incrementa el riesgo y la vulnerabilidad de las personas caminantes.

Esta práctica la pudimos palpar a lo largo de la visita de observación realizada, pues a los grupos que descansaban bajo las sombras de los árboles agentes de la Guardia Nacional los presionaban para que siguieran andando: "Avancen, avancen, que aquí no pueden estar", les mencionaban frenéticamente. Así que lo que caracterizó este tiempo fue alternar entre la

utilización de caminos secundarios y la carretera Panamericana, así como la exacerbación de la sensación hostigamiento por parte de los agentes estatales, quienes no los detenían ni les pedían documentación, solo los amedrentaban, obligándolos a seguir andando a fin de llevar al límite su cansancio y orillarlos a concluir su proyecto migratorio.

En este andar en el camino se recrean relaciones, se fortalecen vínculos y complicidades, pero también se crean tensiones, no solo entre las personas en movimiento, sino también con aquellas con quienes se interactúa en el trayecto. Los espacios migratorios son también espacios relacionales y de intercambio de formas de saber y de vivir el mundo. ¿Qué sucede en estas interrelaciones transitorias entre los caminantes y las poblaciones locales? ¿Qué efectos tiene su presencia y qué campos de la vida diaria se pueden vincular? Aquí presentamos algunos elementos orientados al aspecto económico.

Economía migrante en la ruta costera

La economía migrante en la carretera del Soconusco fue construida de forma paulatina alrededor del tránsito de las y los sujetos migrantes. Identificamos la necesidad de contar con "guías" para avanzar por los diversos países y sus caminos y toda la economía que se despliega para ese propósito; también aparecen elementos de la vida diaria que requieren de un nivel de relación e intercambio básico para llevarse a cabo. Caminar se vuelve una fuga, pero también se viven los efectos de externalizar las fronteras.

En este sentido, la *securtitización* de las fronteras no es un asunto menor, así como la externalización del asilo que surge como nueva táctica y "arma" en la construcción de una frontera vertical hemisférica. Esto hace que numerosas personas migrantes recurran a los llamados "coyotes" para aminorar el riesgo o cualquier eventualidad en el camino. Las y los guías por la ruta migratoria no son algo nuevo, pero sí lo son las formas de recorrer por tramos el espacio centroamericano y el sur de México, pues ellos saben por dónde se puede pasar o por dónde puede estar un retén policiaco o militar. Estas personas son las que tienen contacto cara a cara con las y los migrantes, a veces son parte de una red, otros son subcontratados, aunque también son las primeras personas que pueden ser detenidas y castigadas por las autoridades, sin llegar a los "coyotes", a quienes se les ubica por las redes sociales, por llamadas a celular o mensajes. Estos servicios han crecido derivados del movimiento masivo



de personas migrantes por Centroamérica y el sur de México. Su figura es controversial, a veces son considerados necesarios para avanzar en la travesía, para otros tienen el estigma de ser los villanos en la movilidad humana (Porraz, 2023: 3).

Más allá de los llamados "coyotes" y el gran negocio que crecía de manera deliberada, lo fue también la venta de comida y la utilización del transporte local que era demandado en la ruta Huixtla-Arriaga, aunado a los motoristas que se podían ver sobre algunos puntos de la carretera. Una señora que vendía agua y refrescos en Pijijiapan nos comentó:

> Hay mucho migrante caminando ahora por esta carretera, yo comencé a vender agua, refrescos y *bolis* porque era lo que más se consume con tanto calor. Veíamos que en las tiendas de algunos pueblos se metían y llevaban bastante agua, galletas y refrescos, algunos más venden comida, pero no siempre se vende, porque no siempre comen de la comida que nosotros hacemos. Los migrantes tienen otras formas de alimentarse, que no es igual que la mexicana; ahora todos "están haciendo su agosto" como decimos acá, porque, vea, los del transporte ya no se dan abasto, hasta algunos carros particulares ya vienen y cargan gente y los dejan antes de los retenes de migración o de los militares allá llegando a Tonalá. También están esos de las motos, hay varios en muchos puntos, pero algunos ya están abusando, cobrando de más y a veces en dólares, dice un conocido, pero eso ya es mucho. No se vale ser abusivo con esta gente (Comunicación personal, Escuintla, Chiapas, noviembre de 2023).

Otro habitante del municipio nos comentó:

> Ahora hay mucha gente pasando acá en Escuintla, se ve que muchos de ellos son migrantes, y van comprando sus cosas para caminar, porque, como usted ve, no todos traen su dinerito, se van caminando, pero esta duro eso, el calor está muy fuerte, los vemos pasar con niños y sus grandes maletas. Vea, usted, allá por el Oxxo, en esas tienditas ya hay mujeres que dicen que ofrecen empanadas venezolanas, y las compran porque se parecen a lo que comen en sus países; mire su letrero que está ahí. El pollo rostizado también se está vendiendo mucho, varios se llevan su pollo o su pan para el camino. Pero sí hay muchos de ellos pasando por acá (Comunicación personal, Escuintla, Chiapas, diciembre de 2023).





Imagen 9
Venta de comida y harina-pan
para hacer arepas en Escuintla, Chiapas
Fuente: Iván Porraz, 2023.



Imagen 10
Hacer fila para el transporte local
Fuente: Iván Porraz, 2023.

Las personas que viven cerca de la carretera comenzaron a salir a vender sus productos y, como señalamos líneas arriba, algunos campesinos de la región salieron con sus motocicletas para trabajar en transportar a las y los caminantes, ya que el negocio tenía demanda y se ganaba más ahí que ir como jornalero al campo. A finales de diciembre de 2023, la cantidad de personas migrantes iba bajando y también las personas que montaban sus negocios sobre la ruta. El control migratorio parecía disminuir, pero había otros factores que explicaban ello: la falta de funcionarios del Instituto Nacional de Migración (INM), quienes tenían poco presupuesto y el inicio de la temporada electoral tanto en México como en los Estados Unidos. La presencia de las y los caminantes en la llamada "economía migrante local" es contradictoria entre la población del Soconusco, pues mientras un sector mostraba su rechazo a la presencia de estas personas, otros



más señalaban que con la llegada de personas migrantes, en particular las de origen cubano y africano, habían visto mejorar sus ingresos debido a los diferentes servicios que se ofertaban: motoristas, los que ofrecían alimentos, venta de chips para el teléfono móvil, tarjetas de memoria o simplemente quienes cobraban por la carga de pila de los dispositivos móviles. La economía migrante por la carretera del Soconusco refleja la impronta de los efectos positivos que tiene la presencia de las personas en las localidades por donde transitan.

Pensar el tránsito de los "caminantes" en el Soconusco

Este trabajo muestra la importancia de documentar el tránsito de las y los "caminantes", ya que son necesarias descripciones etnográficas más nítidas de esta frontera vertical hemisférica emergente y, al parecer, cada vez más centrada en México (Kovic y Kelly, 2017).

En nuestras miradas de estos tránsitos por el Soconusco debatimos dos cuestiones: primero, el sentido de la experiencia colectiva de la movilidad humana, la memoria que se construye de los espacios fronterizos, "del hueco", "de la línea" y de los sujetos migrantes que andan los territorios; segundo, sobre la temporalidad y los procesos que acontecen en los lugares de tránsito y el impacto de estas personas sobre las dinámicas locales. Nos parece importante recuperar las imágenes y narrativas de estos "caminantes" que observamos en la región del Soconusco chiapaneco. ¿A quiénes les importan sus vidas y sus trayectos? Una interrogante que nos hace virar al debate sobre la población del Sur global y su potencial humano productivo y/o "parasitario" para el capital, que reestructura sus patrones de acumulación –por "desposesión"– como refiere David Harvey; pero también el Estado, como la institución responsable de garantizar los derechos fundamentales de su sociedad, experimenta procesos de deslegitimación política y pierde soberanía al compartir parcelas de poder con el capital y la delincuencia organizada, tornándose en una institución incapaz de gobernar bajo los sustentos formales de un Estado Constitucional Democrático (García, 2019).

El tránsito de los "caminantes" por la carretera costera de Chiapas despertó nuevamente sentimientos solidarios y xenófobos que surgieron a partir de las llamadas "caravanas migrantes" en el invierno de 2018, a la vez que activó una economía migrante de esa movilidad humana por

parte de los habitantes locales de la región. Es importante observar a las personas que venden agua, refrescos, cigarros y otros insumos para el camino, asediados por el calor incesante, y vincularlos con la serie de intermediarios que se improvisaron, como los motoristas que no hablaban el mismo idioma, por lo que las señales y el traductor de Google sirvió para cerrar el negocio.

La gastronomía nuevamente se presentó como una mediación para conocer y reconocer a esos otros que llegan, pues de pronto apareció la venta de empanadas venezolanas que, en realidad, se improvisaban o que eran más parecidas a las que se consumen en la región, la venta de harina pan para hacer las arepas, aprender y vender "tinticos" sin azúcar y con canela; todo esto formará parte de la memoria colectiva migrante y de la región, que también hizo que las personas locales recordaran a los suyos, la salida de sus hijos y familiares rumbo a Estados Unidos hace algunos meses o años.

Por otro lado, estas prácticas de las y los "caminantes" tuvieron desde las instituciones del Estado una connotación de violencia acentuada en la idea de un Estado policial, si bien no se les detenía con regularidad, sí aumentaron las presiones y extorsiones sobre ellos; en numerosas ocasiones fuimos testigos de extorsiones por parte de la policía estatal, agentes del INM, agentes de la fiscalía del estado de Chiapas y otras corporaciones; con el argumento de su condición irregular bajaban a las personas del transporte público, les pedían dinero para continuar su viaje o simplemente para hacerlos caminar y que desgastaran su magras economías –incluso la corporal– en su travesía bajo el incesante calor.

Venezolanos y centroamericanos iniciaron la ruta de los "caminantes" en la carretera costera, luego se incorporaron cubanos, africanos y algunos asiáticos; entre nacionalidades también hay diferencias económicas, culturales y de redes de apoyo. En el camino se mostraban las diferencias y pequeñas muestras de solidaridad. Vimos a algunas familias caminar juntas, las mujeres se apoyaban entre sí, se prestaban los carritos para transportar a las y los niños; pero también las redes sociales sirvieron para trazar un mapa emergente, saber de rutas, de costos del transporte e incluso para ubicar qué retén de migración y/o policiaco extorsionaba más o menos. Varios animales domésticos como los perros acompañaron el tránsito, la música en bocinas o audífonos también hicieron presencia para soportar el viaje.



La observación realizada y las entrevistas hechas a esta población nos llevaron a reflexionar que no se puede reducir la etnografía solamente a un nivel local, que aprender de las y los "caminantes" que están en constante movimiento implica conocer sus mapas, sus respuestas y posibilidades de acción. En este sentido, José Manuel Valenzuela (2009) nos invita a pensar en una "biorresistencia" o una "biopolítica menor", en términos de Giorgio Agamben, en que localizar esas realidades desde el asfalto nos llevó a trazar la circulación de contextos, plantear lógicas de relaciones, mirar y comparar con otras fronteras, en tanto se necesitan traducciones y asociaciones entre estos sitios de movilidad y los territorios por donde atraviesan.

Por último, hay que mencionar que esta práctica de las y los "caminantes" por el Soconusco poco a poco ha ido mermando; no obstante, en las horas en que cerramos este texto nuevas formas de movilización colectiva se activan para hacer frente al control estatal y a la llamada gobernanza criminal que acecha el tiempo de vida de toda la región fronteriza, con impactos que ya podemos comenzar a registrar. Sin embargo, la memoria de este tránsito transfronterizo, donde se guardan experiencias de ayuda y rechazo por igual, dibuja en la incertidumbre de las personas –migrantes y no migrantes– una vivencia frágil del resguardo que proporciona la fronda de las muchas ceibas que abundan en la región, en cuya sombra se abastece el descanso, el ensueño y la esperanza.



Bibliografía

ACNUR (2020). *Situación en Venezuela. Informe del Alto Comisionado de la Organización de las Naciones Unidas para los Refugiados*. https://www.acnur.org/situacion-en-venezuela.html

Appadurai, Arjun (1999). *Modernity at Large: Cultural Dimensions of Globalization.* Minneapolis: University of Minnessota Press.

Bauman, Zigmunt (2013). *Miedo líquido. La sociedad contemporánea y sus temores*. México: Paidós.

Garrapa, Ana Mary y Abbdel Camargo Martínez (2021). "Gobierno pandémico de las fronteras y las movilidades. Realidades comparadas a nivel internacional", *(Trans)Fronteriza. Boletín del Grupo de Trabajo Fronteras: Movilidades, Identidades y Comercios.* Buenos Aires: CLACSO. Disponible en: https://www.clacso.org/boletin-11-transfronteriza/

García, María del Carmen (2019). *Violencia y globalización. Reflexiones marginales desde el sur de México y Centroamérica.* México: CONACYT/UNICACH/ Juan Pablos.

Harvey, David (2005). *Espacios de esperanza*. Madrid: Akal.

Kovic, Christine y Patty Kelly (2017). "Migrant Bodies as Targets of Security Policies: Central Americans Crossing Mexico's Vertical Border", *Dialectical Anthropology*, 41(1), pp. 1-11.

Mazuera-Arias, Rina, Carmen Vivas-Franco, Jesús Gerardo Díaz y Neida Albornoz-Arias (2022). *Informe de movilidad humana venezolana VII. Caminantes en retorno: trabajo y ocupación (1º de agosto al 30 de septiembre 2022)*. San Cristóbal: Observatorio de Investigaciones Sociales en Frontera (ODISEF).

Morffe Pereza, Miguel Ángel (2022). "Desencuentros y conflictos en la dinámica de la frontera colombo-venezolana", *Aldea Mundo. Revista sobre Fronteras e Integración Regional,* año 27, núm. 53.

Parrini Roses, Rodrigo y Edith Flores Pérez (2018). "El mapa son los otros: narrativas de viaje de migrantes centroamericanos en la frontera sur de México", *Íconos. Revista de Ciencias Sociales*, 61, pp. 71-90.

Porraz Gómez, Iván Francisco (2023). "Las y los guías en el espacio de tránsito Centroamericano: entre el apoyo y el estigma, *Chiapas Paralelo*. San Cristóbal de las Casas: El Colegio de la Frontera Sur/ CONAHCYT.

Rojas, Martha Luz y Hugo Ángeles (2023). *Diagnóstico de la dinámica económica, social y demográfica, con énfasis en la movilidad humana en la región del Soconusco, Chiapas, México, y en los municipios estrictamente fronterizos*. Ciudad de México: CEPAL.

Téllez Cáceres, Magda Viviana (2023). "Configuraciones culturales producidas a través de la experiencia de movilidad forzada de mujeres jóvenes en dos territorios transfronterizos latinoamericanos". Tesis de maestría en Ciencias en Recursos Naturales y Desarrollo Rural. San Cristóbal de las Casas: El Colegio de la Frontera Sur.

Valenzuela Arce, José Manuel (2009). *El futuro ya fue, socio-antropología de los jóvenes en la modernidad*. México: COLEF/Casa Juan Pablos.

Vargas León, Lady Yunek (2023). "Migración venezolana: los 'caminantes' hacia el sur de América Latina", *Revista Cuadernos do CEOM*, Chapecó (SC), 36 (58), pp. 59-74.





Abbdel Camargo Martínez es doctor en Antropología por la Universidad Nacional Autónoma de México. Investigador por México de la Secretaría de Ciencia, Humanidades, Tecnología e Innovación (SECIHTI). Académico del CONAHCYT comisionado a El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), unidad Tapachula, en el Grupo Académico de Estudios de Migración y Procesos Transfronterizos del Departamento de Sociedad y Cultura.

Iván F. Porraz Gómez es doctor en Ciencias Sociales y Humanísticas por el CESMECA-UNICACH. Investigador titular de El Colegio de la Frontera Sur (ECOSUR), unidad Tapachula, en el Grupo Académico de Estudios de Migración y Procesos Transfronterizos del Departamento de Sociedad y Cultura.



CONTENIDO

Vol. 8, núm. 15, marzo-agosto 2025
https://encartes.mx

ISSN: 2594-2999


ENCARTES


ENCARTES



DIRECTORIO









Encartes, año 8, núm 15, marzo-agosto 2025, es una revista académica digital de acceso libre y publicación semestral editada por el Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, calle Juárez, núm. 87, Col. Tlalpan, C. P. 14000, Ciudad de México, Apdo. Postal 22-048, Tel. 54 87 35 70, Fax 56 55 55 76, encartesantropologicos@ciesas.edu.mx. El Colegio de la Frontera Norte Norte, A. C., Carretera Escénica Tijuana-Ensenada km 18.5, San Antonio del Mar, núm. 22560, Tijuana, Baja California, México, Tel. +52 (664) 631 6344, Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A. C., Periférico Sur Manuel Gómez Morin, núm. 8585, Tlaquepaque, Jalisco, Tel. (33) 3669 3434, y El Colegio de San Luis, A. C., Parque de Macul, núm. 155, Fracc. Colinas del Parque, San Luis Potosí, México, Tel. (444) 811 01 01. Directora de la revista: Ángela Renée de la Torre Castellanos. Alojada en la dirección electrónica https://encartes.mx. ISSN: 2594-2999. Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura de la revista. Se autoriza la reproducción parcial de los materiales publicados siempre y cuando se haga con fines estrictamente no comerciales y se cite la fuente. Salvo excepciones explicitadas, todo el contenido de la publicación está bajo una Licencia Creative Commons Atribución-NoComercial 4.0 Internacional.